

多地频现共享单车“坟场”，谁为浪费负责？

上海市江西北路、海宁路、武进路附近有一块面积不小的拆迁地块，一望无际的各色共享单车堆放在此，宛如单车“坟场”。上海市交通委表示，这里停放着1万余辆共享单车。

类似的共享单车“坟场”在多地频现。“新华视点”记者日前走访北京、上海、广州、厦门、合肥、南昌等多地发现，有些地方往往旧“坟场”尚未清理又不断增添新“坟场”，大量被废弃的单车不仅占用公共空间，还造成巨大浪费。

浪费资源、占用公共空间 “坟场”向二线城市蔓延

从2017年开始，共享单车“坟场”不断进入公众视野。这些“坟场”的面积从数百平方米到近万平方米不等，停放的单车数量少则数百辆，多则十余万辆，覆盖了几乎所有品牌。记者在7000余平方米的厦门“巨型坟场”看到，杂乱堆叠的“车山”高达10米左右，据说这里的单车超过6万辆。

《2018年中国共享单车行业研究报告》提到，2017年中国共享单车全行业累计投放单车2300万辆、覆盖200个城市，市场已趋于饱和，并且给城市交通

公共管理造成巨大压力。目前，已有杭州等12座城市出台禁令，禁止企业再向城市投放新车。

记者调查发现，共享单车“坟场”不仅在北上广深一线城市存在，而且不断向二线城市蔓延。在湖北省武汉市洪山区世茂林屿岸小区附近，一块面积两三亩的空地被各类共享单车塞满，一座仿古式凉亭被深埋在车海之中，勉强露出的飞檐格外突兀。记者目测，数量应在万余辆。就在数千米以外的武昌区和平大道附近，一个荒废的体育场大约300平方米的地方，也堆放了大量共享单车。

江西省南昌市甚至出现了“水上坟场”。不久前，东湖区域管执法部门联合渔政部门在赣江沿线专门组织了一次独特的“钓鱼”行动，仅半天时间就从江中“钓”上来600余辆共享单车。记者还在该区三经路与下沙窝交界处的非机动车违章处理点内看到，5000多辆废弃的酷骑单车整齐排列。

曾备受追捧的共享单车如今成了城市的痛点。记者在武汉几处“坟场”看到，许多车辆外形完整，设备完好，还能发出滴滴的报警声。一家共享单车企业负责人认为，“‘坟场’停放的车辆

是巨大的资源浪费。”

此外，“坟场”大量侵占公共空间，影响市民生活。记者发现，武汉等几座城市的“坟场”有不少是体育场或面积较大的空地，还有一些位于地铁站附近通道、道路绿化带中，严重影响了市民休闲和出行。

“坟场”构成：违停违投被扣押的企业倒闭被废弃的

据了解，共享单车“坟场”的车辆大致可分为两类：被扣押的与被废弃的。

各大企业往往选择城市中心人流密集的黄金地段投放共享单车，短时间内造成大量违章停放。城管部门对违章停放和违规投放的单车，大多扣押处理。据了解，上海武进路附近一处就扣有违停共享单车1万余辆。合肥市城管局环境卫生管理处处长李大勇介绍，合肥扣押的基本上是占道违停的车辆，去年七八月份数量达到峰值，各区扣押车辆累计达3万多辆。

各城市“禁增令”出台后，出现了大量违规投放的车辆。深圳、武汉、郑州等地相关部门曾将某些品牌私自投放的数千辆共享单车一次性全部扣押，送进“坟场”。

此外，2017年至今，包括悟空单车、小蓝单车、酷骑单车、小鸣单车等在内的多家共享单车企业倒闭，这些企业弃置的单车遍布各地。

据南昌市城管委市政综合执法处处长方政介绍，近年来先后有7个共享单车品牌进驻南昌，目前仍在运营的只剩下4个，倒闭的一家是酷骑公司。城管执法部门多次联系酷骑公司失败，该公司目前人去楼空，留下数万辆共享单车无人管又无法卖，只能成为“坟场”中的“僵尸车”。据悉，目前仅南昌市一地废弃的共享单车就达4万多辆。有研究机构称，我国目前废弃共享单车数量已超百万辆。

“坟场”单车无人愿意回收，

应建立市场与政府“共享共治”责任体系

业内人士表示，被扣押的单车应被所属公司领取，经妥善处理后再重新投入使用；被废弃的单车应作价处理或资源回收。然而，记者调查发现，大量单车无人认领或迟滞认领，造成“坟场”持续增加和扩张。

据调查，企业认领单车积极性不高主要有以下几个原因：共享单车本身价格不高，容易破损；罚款加上运费，取车成本让企业得不偿失。即便企业愿意将自家车辆“捞出来”再利用，也不是一件容易的事。负责武汉洪山区世茂林屿岸小区附近“坟场”车辆清理的人员告诉记者，“各品牌单车被混放，清理自家单车难度较大，每人每天只能搬出20来辆，要完全清理完毕，需要

整车拆卸需要把塑料零部件分离出来，工序麻烦，回收价格也不理想，“利润薄，不划算”。

多位专家表示，解决共享单车“坟场”问题，必须在政府、行业、企业之间建立“共享共治”责任体系，运用法律、经济、科技等手段综合施策。北京德恒(深圳)律师事务所合伙人郭雳律师认为，共享单车企业进入破产程序后，一方面应当在保证债权人利益的基础上，为待破产企业进行车辆清理、运输、作价拍卖等创造有利条件和留出适当资源；另一方面应当对“甩手”企业负责人采取信用记录或行业“黑名单”制度，督促企业履行社会责任。

“电子围栏技术在消除单车‘坟场’方面大有可为。”公共租赁自行车行业专家张庭凯认为，



无人机拍摄的湖北省武汉市洪山区世茂林屿岸小区附近集中停放的共享单车。



问责 新华社发

徐骏作

不少时间。”另一家知名共享单车企业的厦门负责人告诉记者，他们从“坟场”中取回车辆的完好率仅有5%。

废弃单车即便作为资源回收利用也乏人问津。记者在58同城上找到了一家位于北京的金属废品回收企业，老板表示，

“通过定位技术配合，凡是骑行禁停区便不能落锁并持续计费，甚至可以通过技术设定，依照停放的距离有层次地减免费用，引导用户到外围停放，达到治理乱停放的目的。”

来源：新华网

建立合理的共享单车退出机制

共享单车的诞生，确实方便了城市出行最后一公里的问题。但占道、乱停乱放、偏重投放而忽视日常维护等毛病，似乎从诞生起就一直未得到根本性改观。特别是随着多数品牌已经进驻市场一年以上，单车的折损和废旧问题，也变得更为突出。事实上，这次摩拜和ofo在广州的考核中，得分最低项是“故障残旧车辆回收”。于此现实之下，地方交通管理部门对共享单车企业开展服务质量评价考核，首先是一种倒逼。但除此之外，或更应思

考如何优化管理。

由于不少城市的共享单车市场，都不同程度表现出超出公共设施现实承载力和过度投放的问题，当前很多城市对共享单车都实施了总量控制。也即，整个城市的共享单车数量在相当长一段时间内是固定的。眼看各企业之间的投放竞赛难以“刹车”，采取总量控制也未尝不是无可奈何之法。可这也随之带来一个问题，那就是共享单车市场本身有变得更为封闭之虞。比如，静态的数量控制，基本上断绝了新的

竞争者加入的可能，市场的整体竞争生态随之被固化下来。这种局面，显然不利于激发各企业之间的服务竞争意识。这次整体运营水平偏低的考核结果是否与此有关，值得深思。

为降低市场竞争的非理性成分，对城市共享单车设置一个总量限制，也未尝不可。但要确保管理效率和市场活力的平衡，总量控制也理应是动态的。其最基本的一个要求，便是以常态化的退出机制来确保共享单车市场能够有进出的空间，而不能只要抢先进入市场，无

论经营好坏，都可以获得固定的投放数额。否则，市场的竞争力度和活力受限，也可能在客观上构成对“落后”的保护。那么，在市场缺乏“活水”的情况下，要提升各企业的服务竞争意识，难度可想而知。

事实上，有关建立退出机制的呼吁，在共享单车市场诞生之初就已出现。而在当前总量控制变得普遍之后，退出机制的建立更是不容再等。在今年全国两会期间，有人大代表提交了相关建议，要求实施限制令的城市确保符合准入条件的新企业有机会进入市场开展经营业务，对市面上所有参与企业一视同仁，并在制定完善共享单车服务质量标准之后放开竞争，谁服务质量高，谁就可

以进入市场，以此倒逼整个行业的运营服务能力提升。当然，一些地方已经开始行动，像今年3月，成都就出台相关规定，要求共享单车服务质量信誉考核低于600分(考核基准分值为1000分，另外加分分值为100分)的，退出本地共享单车运营市场。但普遍而言，当前共享单车市场退出机制仍未建立。

当一个行业呈现出整体上的低水平状态，需要反思和“整改”的应不只是个别的企业主体。共享单车发展进入下半场，不该只意味着市场格局的逐步成型，管理机制也该有相适配的优化，变得更成熟。在此，不妨以建立普遍的市场退出机制为突破口。

来源：新华网